

P 204113

Belgique - België
P.P. - P..B
4100 SERAING
BC 4109

Correspondance

JANVIER-FEVRIER-MARS 2014



BULLETIN TRIMESTRIEL

www.alaf.be

Dépôt Seraing
Retour expéditeur : Rédaction ALAF asbl :
Rue André Renard 6, 4100 SERAING



Correspondance

Bulletin trimestriel

Rédacteurs : André Delsemme,
Collin A, *Grégoire Fontaine*.
Rédacteur en chef : A. Boulet
Photo couverture : A. Boulet
Editeur responsable : Albert
Collin, rue de la Gare, 77,
4102 Ougrée. Arrondissement
Judiciaire de Liège.
N° d'entreprise : 420.059.488

CORRESPONDANCE est le bulletin
d'information de l'Association
Liégeoise des Amateurs de
chemins de fer asbl.

**12 € (EURO) : abonnement à la
revue Correspondance
(1 an, 4 numéros)**
Règlement au compte IBAN :
BE 74 0682 3766 7407
BIC GKCCBEBB de l'ALAF asbl.
(Abonnement 2014)

Tout courrier, concernant la
revue, doit être adressé : Rue
A. Renard, 6, 4100 Seraing
E-mail :
alain.boulet.3@gmail.com
Site Internet : www.alaf.be

CORRESPONDANCE est envoyée
gratuitement aux membres de
l'ALAF.
Les textes des articles signés
n'engagent que la responsabilité
de leurs auteurs. Sauf stipulation
contraire, les textes peuvent être
reproduits librement avec la
mention de la source (à
l'exception des articles extraits
de la revue « Le Rail ») et
l'envoi d'un exemplaire de la
duplication au secrétariat de
l'ALAF asbl. Cependant, la
publication d'un article que nous
empruntons à d'autres publications
reste soumise à l'accord de
celles-ci.

Sommaire

Funiculaire de Spa (photo)
Page 1
Petit mot de la rédaction
Page 3
Invitation à l'assemblée
générale et rappel de la
cotisation
Page 4
Le funiculaire de Namur
2°partie et fin
Page 5 à 13
Souvenir de vacances : Visite
du train des pignes à vapeur
Page 13 à 20
Remerciements divers
Page 21
Calendrier des projections
Page 22



Bourse d'échange

Le dimanche 6 avril 2014
De 9 à 13 h
**Ancienne Ecole du Château de
Sclessin Rue de Berloz**
(Toujours à la même adresse)
Réservation obligatoire
auprès de
Xavier Leemans
Françoisxavier.leemans@skynet.be

Journées Portes Ouvertes

Samedi 8 et Dimanche 9
Novembre 2014
De 9 à 17 heures
Club ALAF
Dans son local
Rue de la Gare, 77
4102 OUGREE

P.A.F. : 3€



Le réseau de train miniature au club doit toujours évoluer pour que, lors de chaque journée de porte ouverte, il doit présenter des nouveautés pour le plaisir de ses visiteurs : bâtiments, églises, scènes de décor, nouveaux éclairages, fonds sonores, compositions inédites de convois de trains et mouvements de manœuvres dans les gares entre autres. Cette année, ces nouveautés étaient en partie présentes : ce doit être une vérité pour les prochaines années.

En parlant de nouveauté, nous présentons un article de Grégoire Fontaine sur un train touristique, le train de pignes, près de Nice. Outre le texte et les photos, le sujet en propose une vidéo qui se trouve sur le site Internet de l'Alaf, dans la partie vidéo. Pour ceux qui ne sont pas équipés de cette technologie, la vidéo sera présentée le mercredi 8 janvier 2014 et, pour nos membres, les vendredis à la demande. Dans ce sommaire également, on retrouve la 2^e partie du magnifique article de monsieur Delsemme avec, en plus, une photo en première page du seul funiculaire belge, qui se situe à Spa.

Au nom du comité et de la rédaction, avec ce Correspondance, je souhaite une très bonne et heureuse année 2014 à tous et leurs familles. Bonne lecture à tous.

Le
P'tit
Mot
Du
Rédac
'
Chef



ASSEMBLEE GENERALE

Le Conseil d'Administration vous prie de bien vouloir assister à l'Assemblée Générale annuelle ordinaire qui aura lieu le **mercredi 12 mars 2014 à 20 h** dans notre local d'Ougrée.

Ordre du jour :

- 1) Rapport moral du président.
- 2) Rapport financier et décharge par les commissaires aux comptes de l'exercice 2013.
- 3) Désignation de deux commissaires aux comptes.
- 4) Election des candidats au titre de membres effectifs, les candidatures éventuelles doivent parvenir par écrit au plus tard pour le 31 janvier 2014 au secrétariat (*).
- 5) Modification au Règlement d'Ordre Intérieur.
- 6) Divers.

Seuls les membres en ordre de cotisation au 31 janvier 2014 pourront assister à cette Assemblée Générale.

Le Conseil d'Administration.

(*) Les candidats membres effectifs doivent être membres actifs depuis un an minimum.

Renouvellement de la cotisation

L'année se termine. Afin d'éviter les retards comme les autres années, nous vous prions de bien vouloir verser votre cotisation pour le 31 janvier 2014 au plus tard. **Passé cette date, des frais administratifs seront comptés en sus.**

Le montant de la cotisation est de 55 € (y compris les 5 € d'assurance). Cela ne fait que 4,58 € par mois.

Le paiement de celle-ci peut se faire lors des réunions auprès de **Monsieur Magnée JF** ou par virement sur le n° de compte suivant :

Dexia banque IBAN : BE74 0682 3766 7407

BIC GKCCBEBB

En communication : Nom + cotisation 2014.

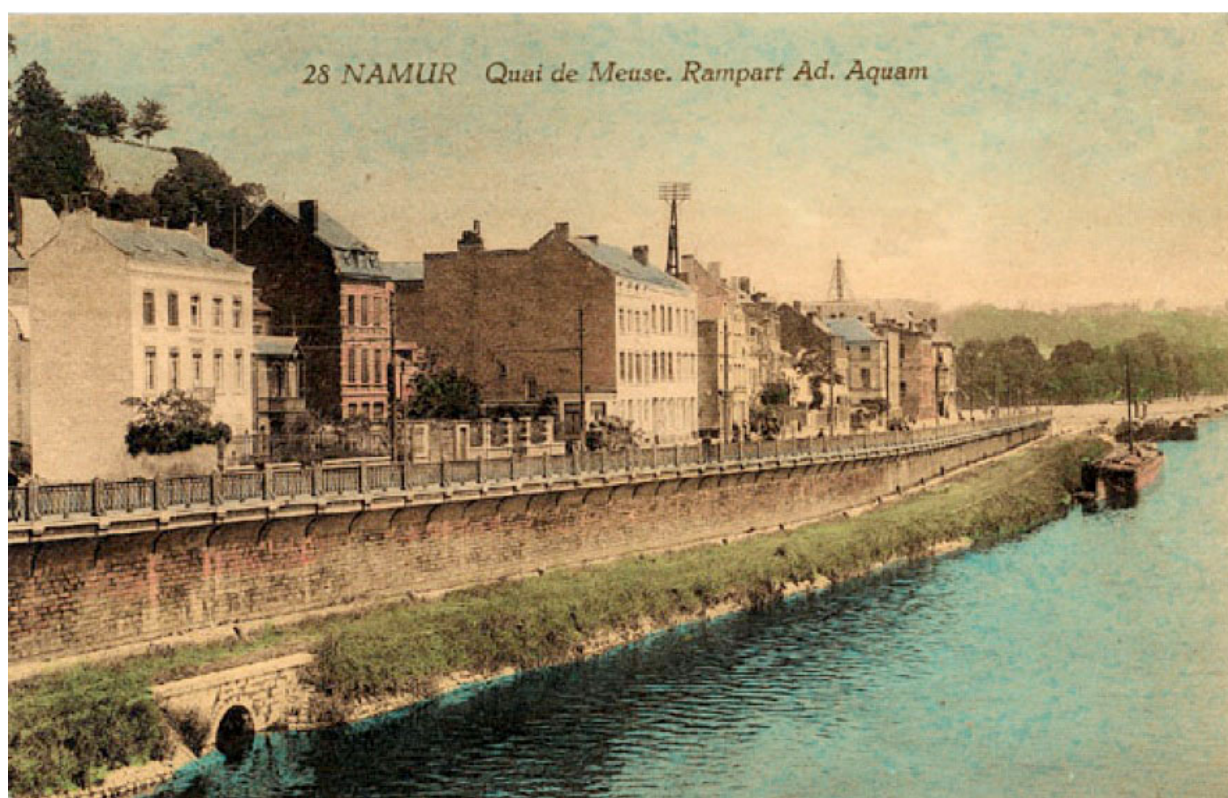
J'insiste sur la communication, elle est très importante, surtout lorsque vous payez avec un compte qui n'est pas à votre nom. Merci de faciliter la tâche du trésorier.

Votre carte de membre sera disponible dès le premier mercredi du mois de février (**demandez-la à un membre du comité**). Si vous désirez recevoir votre carte par la poste, veuillez majorer votre paiement de **1€**.

LE FUNICULAIRE DE NAMUR, UNE CURIOSITE TECHNIQUE ET TOURISTIQUE. 2^oPartie

Nous sommes au tout début du 20^e siècle et les progrès techniques envahissent progressivement l'Europe. Le monde des transports n'échappe pas à ce mouvement. C'est ainsi que les Namurois vont pouvoir découvrir les premiers trams à vapeur le 30 juin 1901. Il offre un service direct au départ de la gare de Namur et il ne fallait qu'une vingtaine de minutes pour atteindre le plateau de la Citadelle. Ironie dans l'histoire chaotique du funiculaire de Namur, on retrouve dans les fondateurs de la société des « Tramways de Namur-Citadelle » un certain Michel Van Mons, avocat, le même qui participa à la fondation de la société anonyme « Namur-Citadelle » !

Les nouveaux exploitants vont pourtant essayer de dynamiser la politique commerciale du funiculaire namurois en créant, par exemple, des trajets « tram-car » : un tram tracté par des chevaux au départ de la gare de Namur conduisait les touristes jusqu'à l'embarcadere en bordure de Meuse. Par après, ce seront des billets combinés avec des promenades en bateau à vapeur sur la Meuse. Une attention toute particulière était accordée à l'harmonisation des horaires des bateaux à vapeur et du tram à vapeur créé en 1901.



En longeant le boulevard Ad Aquam, en bord de Meuse, les touristes gagnaient l'embarcadere où il était possible de prendre le bateau à vapeur pour une excursion fluviale. Cette carte colorisée traduit toute la poésie des bords de la Meuse namuroise au début du siècle.

(Collection Henri COULON)

Mais les heures de ce sympathique petit funiculaire étaient comptées. Une mauvaise gestion, des horaires chaotiques, des ennuis financiers et, finalement, la concurrence du tram urbain vont le conduire à une lente agonie.

En 1907, l'exploitation est définitivement arrêtée et les installations ont été partiellement démontées en 1911-1912 afin de permettre les débuts de la construction et l'aménagement du futur Stade des Jeux.

C'est lors de la guerre 1914-1918 que ce petit funiculaire original, unique en Belgique et fierté légitime de la ville de Namur, va disparaître à tout jamais. Il sera complètement démonté. Que sont devenues les deux voitures ? Leur disparition reste un mystère. Quant aux rails, ils seront très probablement confisqués par les Allemands et emmenés Outre-Rhin ! ... Le Grand Hôtel de la citadelle, quant à lui, sera incendié par les Allemands le 23 août 1914.



C'est le 23 août 1914 que les troupes allemandes mirent le feu au Grand-Hôtel de la Citadelle mettant ainsi un terme définitif au rêve de Michel Thonar ! Il sera remplacé par l'actuel Château de Namur dont la construction sera terminée en 1931.

(Collection Henri COULON)

(*) A propos du charbonnage du Château de La Plante

Correspondance Octobre/Décembre 2013 Page8.

Ce charbonnage fut mis en exploitation le 8 avril 1813. Cette concession faisait partie de quelques « exploitations » locales de charbon du namurois.

C'est en 1665 qu'un permis fut accordé par Philippe V d'Espagne à un particulier pour la recherche et l'exploitation de charbon au Bois de Marlagne.

Un siècle plus tard, le comté de Namur reprendra à son compte l'extraction de la houille.

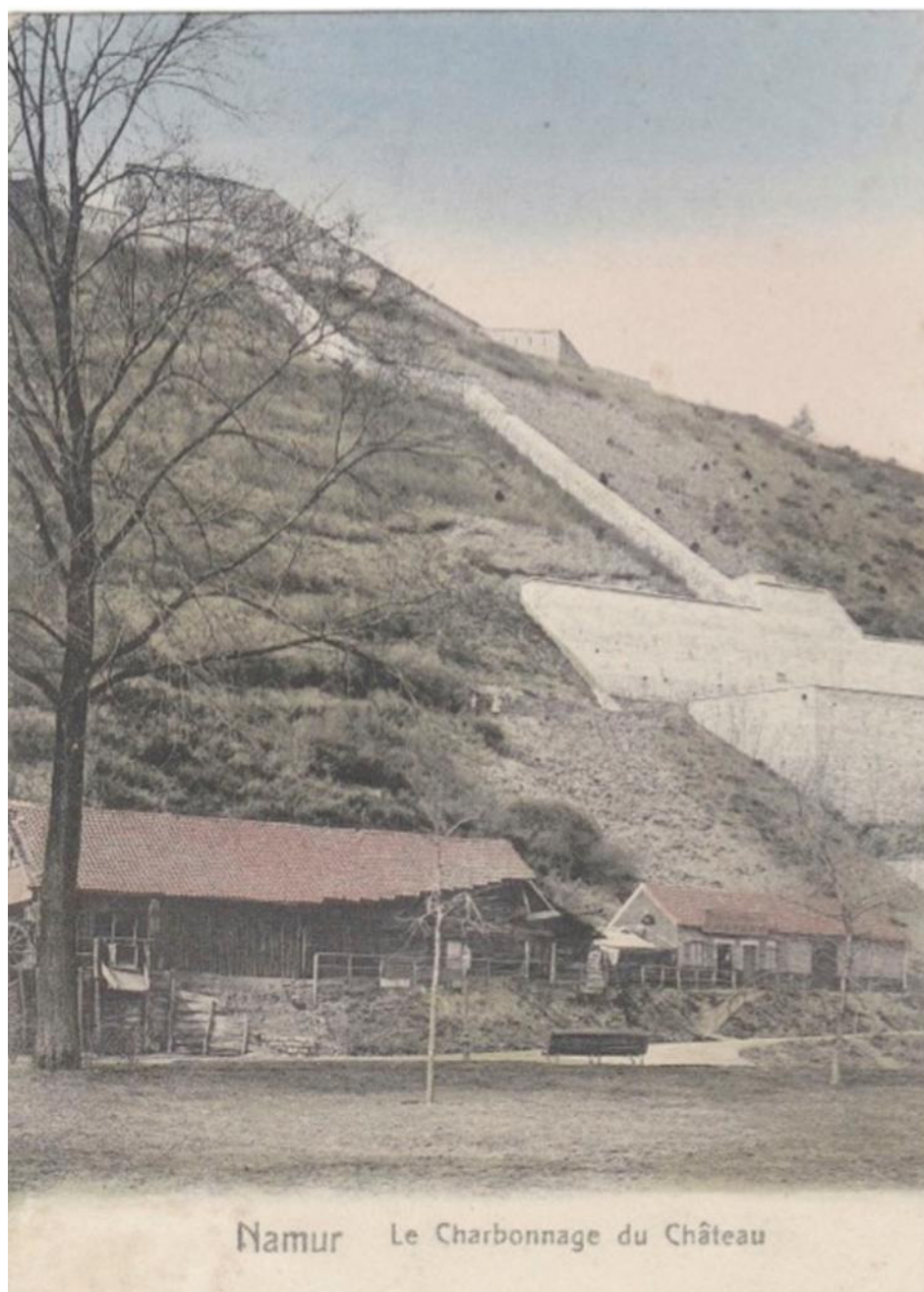
Mais ce charbon était de médiocre qualité et de peu de rendement si on le compare aux gisements des bassins houillers de Charleroi et de Liège.

Le charbonnage du Château de La Plante étendait ses galeries sous la Citadelle de Namur, vers le lieu-dit « La Gueule du Loup », situé aux limites de Salzinnes et Malonne. Aujourd'hui, de rares vestiges disparaissant sous une végétation sauvage sont encore visibles non loin du parking des TEC.

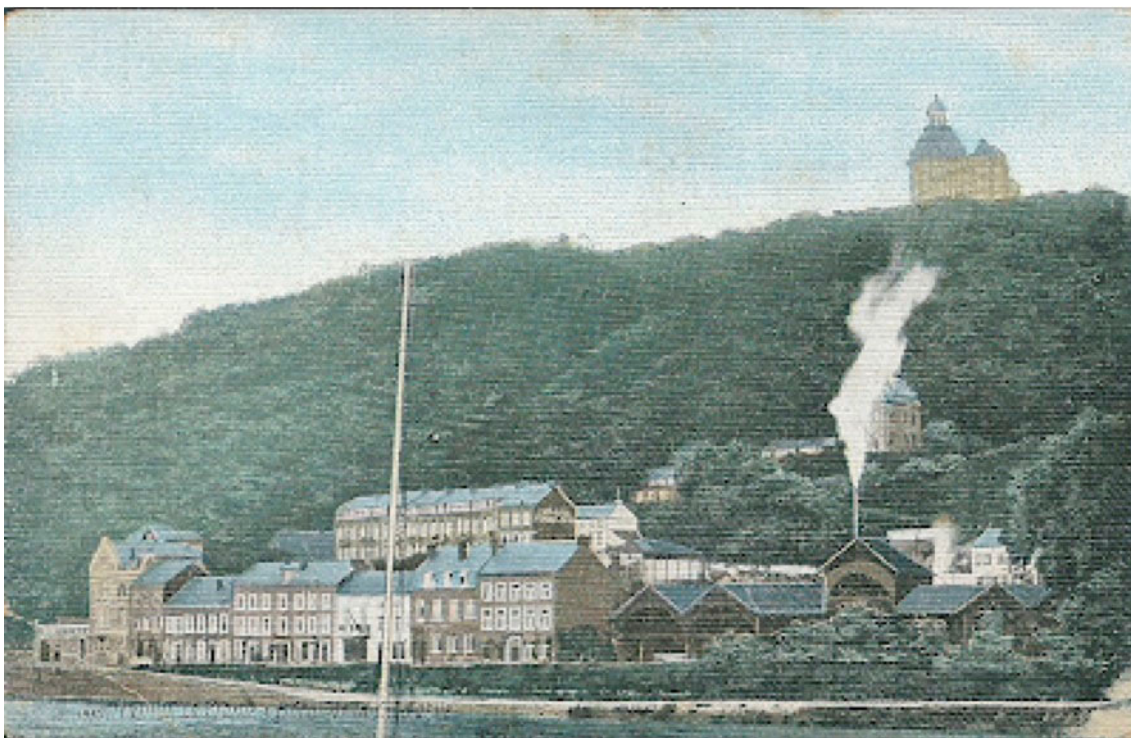
On y exploitait essentiellement un gisement houiller mais aussi du minéral de fer.

L'exploitation fut fermée en 1939 et les bâtiments disparurent en 1954.

Le seul vestige visible encore aujourd'hui se situe sur le parcours de la Route Merveilleuse permettant d'accéder au sommet de la Citadelle. Non loin du terminus de l'ancien téléphérique, peu avant le virage en épingle à cheveux donnant accès à l'esplanade, une tour d'architecture néo-médiévale cache la haute cheminée de l'ancien charbonnage. Sur d'anciennes cartes postales de Namur, ce vestige de l'archéologie industrielle locale était encore bien visible. L'installation se composait d'un modeste bâtiment en bois recouvert d'une toiture de tuiles. Il était surmonté d'un panneau avec l'inscription « Charbonnage du château » A sa gauche, un modeste entrepôt permettait d'y ranger le bois de mine.



Carte colorisée montrant les modestes installations du charbonnage du Château à La Plante, au pied de la citadelle. On y extrayait un charbon de mauvaise qualité et un peu de minerais de fer. Les rares galeries s'enfonçaient sous le massif de la citadelle pour déboucher à la Gueule du Loup, en bordure de la Sambre. (Collection Henri COULON)

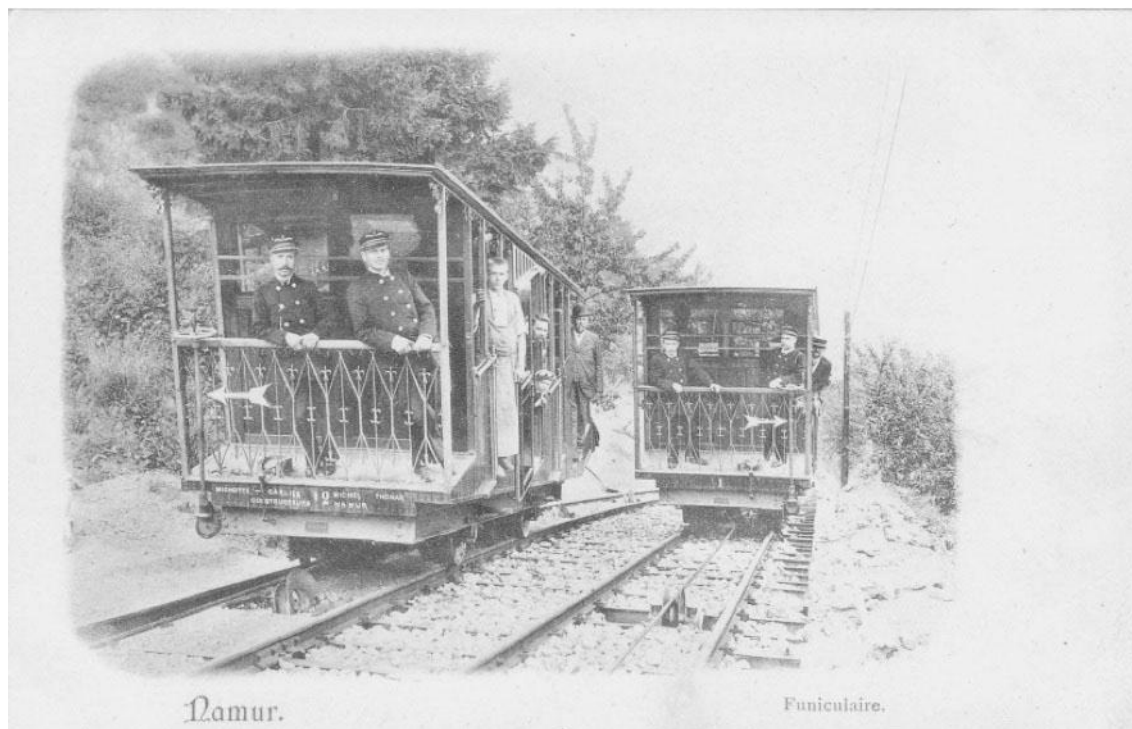


*Une autre vue représentant le site industriel du charbonnage du Château. Le versant de la rive gauche de la Meuse est dominé par le Grand-Hôtel de la Citadelle.
(Collection Henri COULON)*



Cette vue panoramique date du tout début du siècle. Elle est intéressante car elle nous présente un paysage bien différent de ce qu'il est aujourd'hui ! En arrière-plan, la Meuse, le pont de Jambes et la plaine avant l'urbanisation galopante. Les cultures maraîchères sont encore bien présentes. La Route merveilleuse n'existait pas encore. Une haute cheminée industrielle défigurait le paysage. Elle permettait l'aération des galeries du charbonnage et sera cachée plus tard par une tour néo-médiévale. A l'avant-plan, la ligne du funiculaire et le Pont rustique. (Collection Henri COULON)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES



Peu après le Pont rustique enjambant la ligne, voici le seul évitement permettant aux deux cabines de se croiser. Les noms des constructeurs namurois Michotte-Carlier et Michel Thonar figurent sur les traverses des véhicules. Les flèches blanches indiquent le sens d'embarquement pour les passagers.

(Collection Henri COULON)

- Les véhicules :

L'entreprise disposait de deux véhicules numérotés 1 et 2. Chaque voiture pouvait accueillir 50 à 60 passagers. Elle disposait d'un double système de freinage : un frein automatique et un frein à main direct agissant sur le rail. Les compartiments, au nombre de cinq et disposés en gradins, sont ouverts et il n'y avait aucune communication entre eux. Un compartiment central était fermé et vitré. L'accès aux voitures s'effectuait uniquement par les deux côtés. Les voitures disposaient de deux plates-formes d'extrémité. Un panier à bagages était fixé à une extrémité, côté « aval ». Il était destiné à recevoir paquets, valises et sacs des touristes et curistes se rendant au Grand-Hôtel de la Citadelle. L'observation attentive des nombreuses cartes postales permet de supposer que deux agents étaient préposés à la marche de chaque véhicule.

- Les voies du funiculaire et la traction :

a) Les travaux d'aménagement : d'importants travaux de terrassement furent nécessaires afin d'obtenir une pente régulière. Il fallut corriger le profil du versant de la Citadelle, côté rive gauche de la Meuse, principalement à l'approche du sommet. C'est ainsi que les ingénieurs durent faire construire un talus artificiel et entailler la roche à l'approche du terminus.

b) La voie : le tracé était à voie unique composé de deux rails posés sur des traverses en bois. A mi-parcours, un évitement avait été emménagé permettant aux deux voitures de se croiser.

c) La traction : un câble d'acier de 35 millimètres de diamètre permettait la traction des deux voitures. Un moteur PEIPER alimenté par une centrale électrique située non loin du Grand-Hôtel permettait la montée et la descente des deux véhicules du funiculaire. Chacune des deux stations ne pouvait accueillir qu'un véhicule. Chaque véhicule était tracté par un câble d'acier glissant dans l'axe de la voie et reposant sur des poulies fixées par paire toutes les 12 traverses.

« Le 25 novembre 1901, un vol important se produit à la Citadelle et plus précisément à la station du funiculaire. Des malfaiteurs ont enlevé le double câble servant à transmettre la force motrice au chemin de fer funiculaire de la Citadelle. Ces câbles formés de nombreux fils de cuivre ont un centimètre de diamètre et une longueur de 400 mètres chacun. On estime qu'il y en a pour 1100 francs environs. Une enquête a été ouverte. »

(L'Ami de l'Ordre, 1901)

Cet acte de vandalisme du début du siècle précédent nous montre que les vols de câbles de cuivre dont se plaignent depuis un certain temps nos compagnies de chemin de fer ne sont vraiment pas des faits nouveaux ! ...

- Les horaires :

A ce jour, il n'a pas été possible de retrouver aucun horaire officiel du funiculaire de Namur. La convention d'exploitation établie en 1894 spécifiait l'heure du premier départ : 9 h et celle du dernier départ était à 21 h. L'Ami de l'Ordre (journal local qui deviendra bien plus tard Vers l'Avenir) précise cependant qu'en 1899 le premier départ se faisait dès 7 h et le dernier à 21 h 30. L'administration se réservait le droit de modifier ces horaires en fonction des manifestations organisées sur le plateau de la Citadelle.

- Le coût du transport :

Au début de l'exploitation, en 1898, la montée coûtait 20 centimes et la descente 10 centimes. On pouvait faire l'aller-retour pour 25 centimes.

Deux ans plus tard, en 1900, les prix pouvaient s'établir de la façon suivante :

- Montée : 50 centimes par personne,
- Descente : 10 centimes.

Des cartes d'abonnement pour toute la famille et toute la saison existaient déjà ! Elles donnaient droit à une réduction de 50% lors de la montée. Leur prix était de 2,50 francs. Les groupes composés d'un minimum de 24 personnes pouvaient bénéficier d'une réduction de 50%.

Rappelons qu'en août 1901 la nouvelle société « Namur-Promenades » est constituée. De nouveaux tarifs vont être proposés à la clientèle :

- Prix par personne à la montée : 25 centimes, soit une baisse de 50%,
- Prix par personne à la descente : 10 centimes. Le prix est inchangé.
- Prix par personne pour un aller-retour : 30 centimes.

En 1903, la société exploitante va proposer aux familles le carnet de 50 tickets au prix de 5 francs. Ces tickets étaient au porteur et ils ramenaient le prix par trajet à 10 centimes, montée ou descente.

Aujourd'hui, cela fait un peu plus d'un siècle que cette attraction ferroviaire et touristique a disparu du paysage de la citadelle alors qu'à l'époque elle faisait la fierté légitime des Namurois et la curiosité des nombreux touristes et curistes qui, pour se rendre au Grand Hôtel, empruntaient ce curieux moyen de transport. Profitons de l'occasion pour

signaler que le tram a lui aussi déserté son superbe itinéraire fait de rampes et de tunnels lorsqu'il gravissait les versants de la citadelle. Sans parler de la disparition de notre téléphérique aux cabines colorées, souvenir de l'exposition internationale de 1958, qui, pour d'obscures raisons politiciennes, prive les touristes de la découverte du panorama splendide de la vallée de la Meuse. Chaque lecteur appréciera ...

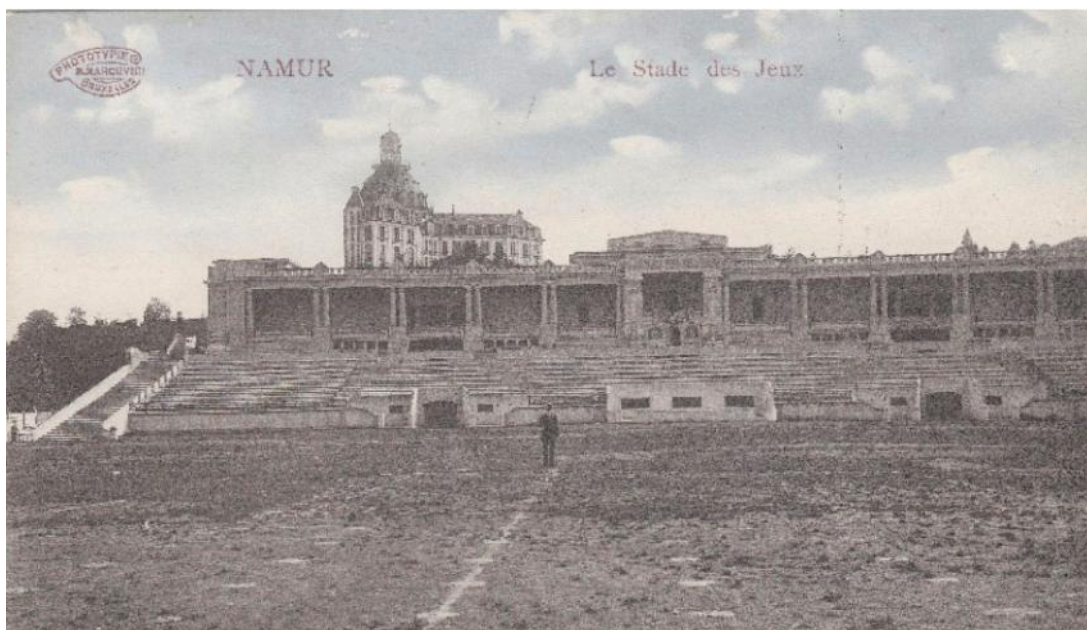
Qui se souvient aujourd'hui du funiculaire de la Citadelle de Namur ? A vrai dire, pratiquement plus personne ! Son souvenir a pratiquement disparu de la mémoire collective. L'historien devra donc faire appel à des fonds d'archives communaux ou nationaux mais aussi à ces nombreux documents iconographiques, plaques photographiques et cartes postales, qui nous ont permis de réouvrir avec nostalgie une page de la vie namuroise du début du siècle.

Michel THONAR (Namur 1894 - Namur, 1907), un industriel namurois visionnaire ...

Michel THONAR, un industriel namurois, va déposer le 1^{er} août 1893 un vaste projet au Conseil communal de Namur. En lisant attentivement ce qui suit, on peut voir à quel point son plan d'aménagement de la Citadelle était ambitieux, grandiose, voire mégalomane !

- construction d'un hôtel de prestige (ce qui deviendra le Grand Hôtel de la Citadelle) avec un institut d'hydrothérapie, des salles de concerts et de réunions pouvant accueillir de 100 à 200 clients par jour ;
- construction d'un générateur à vapeur (une machine à vapeur) pouvant alimenter les chaufferies du Grand Hôtel et fournir de l'énergie au funiculaire, à un ballon captif, au tramway électrique et alimenter le fonctionnement des pièces d'eau et une cascade ;
- construction d'un funiculaire pour transporter touristes et curistes de La Plante vers le plateau de la citadelle ;
- aménagement des fossés de défense en un vaste réservoir d'eau. L'hiver, cette surface pourrait faire un beau champ de glace !
- installation d'un ballon captif qui planerait à 600 mètres au-dessus de la vallée de la Meuse ;
- transfert du Musée archéologique sur le site de l'ancien Château des comtes et construction d'un village antique.

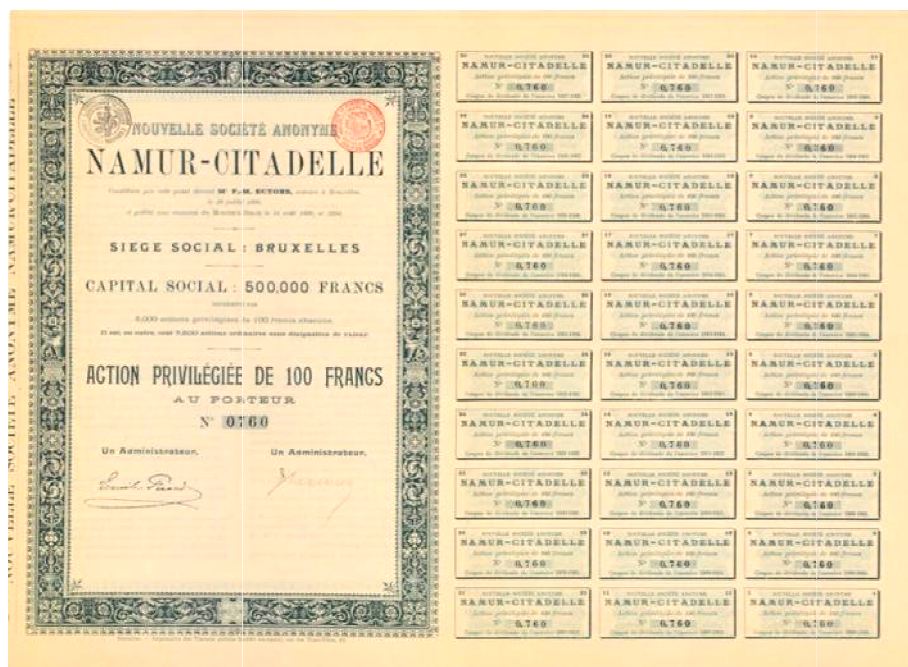
La ville de Namur devrait construire, à sa charge, un hippodrome, un vélodrome et la Route Merveilleuse.



Une partie des réalisations du projet un peu fou de Michel Thonar : le Stade des jeux sur le plateau de la citadelle. Le promoteur rêvait d'un vélodrome, d'un village antique reconstitué et d'un ballon captif qui aurait permis aux touristes et curistes de jouir d'une vue imprenable sur la vallée mosane namuroise ! On sait ce qu'il advint de ce projet mégalomane ...
(Collection Henri COULON)

On sait ce qu'il advint de ce vaste projet. Une mauvaise gestion, des conflits avec les autorités communales, un tourisme qui n'a pas répondu à l'attente, les Allemands et la première guerre ont eu finalement raison des espérances de Michel THONAR et de la ville de Namur...

Outre la promotion du site de la citadelle, Michel Thonar fut également l'inventeur du fil hélicoïdal avec poulie à rotule pour le sciage du marbre.



Feuille d'actions réalisée à l'occasion de la constitution d'une Nouvelle Société Anonyme Namur – Citadelle le 29 juillet 1898.
(Collection Henri COULON)



Triste vestige d'une Belle Epoque namuroise aujourd'hui disparue : enfouies sous la végétation, les traces de l'embarcadère du funiculaire de Namur. C'est d'ici que touristes, curistes et Namurois embarquaient dans la cabine pour gagner le Grand Hôtel de la Citadelle. (Rue Saint-Martin, La Plante)

BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

-**TRAMMANIA n°36, quatrième trimestre 2012**, R.DUSSART-DESART (pp.17 à 20)

-**PAGES Pierre, Le funiculaire de Namur.**

NAMUR, la Citadelle, le Funiculaire et le Tram. Christiane CAPPIAU, Rail Memories (2004).

-**Annexes du Moniteur belge, sociétés commerciales (1895, 1900 et 1901)**

-**Archives photographiques namuroises de la fin du XIXe siècle au début du XXe siècle.** (Pn.E.DETRY, P.P.DUPONT et D.FRANQUIEN), Editions Studio Real Print, 2000.

-**Archives photographiques namuroises III. Départ vers la citadelle à la Belle Epoque. Son tourisme, ses villas.** (P.E.DETRY, Chr.GOURDIN-DECOCK et D.FRANQUIEN), Editions Studio Real Print, 2008.

-**Excursions photographiques en Namurois au 19e siècle.** La collection Dupont 1891-1898. (P.P.DUPONT et D.FRANQUIEN), Editions Studio Real Print, 1999.

-**L.CRISTOPHE, photographe à Jambes.** Plaque photographique sur verre représentant le funiculaire, le Pont Rustique et le Grand Hôtel de la Citadelle. (collection privée)

Un merci tout particulier à M. Thierry CHAPELLE, Premier Echevin de La Bruyère, pour son aide précieuse dans l'illustration de cet article. Tous nos remerciements vont également à M. Henri COULON, collectionneur averti de cartes postales.

André DELSEMME

Visite du train de pignes à vapeur.

Début septembre 2013, un week-end libre dans la région niçoise m'a permis de rendre visite à ce sympathique train à vapeur. Le GECP (Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence) exploite ce train tracté par une machine no. E211 type Mallet à disposition d'essieux 120-030T. Le moteur est de type compound à 2 cylindres haute pression (HP) et 2 cylindres basse pression (BP). L'année de sa construction est 1923 et elle fut produite par Henschel & Sohn (D). La masse en ordre de marche est de 60t et elle développe une puissance de 730Ch.

La machine a circulé au Portugal jusqu'en 1981. Trois ans plus tard, elle est rachetée par le GECP.

Elle circulera de 1988 à 1992 puis, après restauration, roulera à nouveau, depuis 2009, entre Puget-Théniers et Annot, soit environ 20 km sur la ligne reliant Nice à Digne (151 km), exploitée par les CP (Chemins de fer de Provence).

Le climat méditerranéen et la volonté du GECP permettent l'activité tous les dimanches de début mai à fin octobre. L'association possède aussi beaucoup de matériel métrique ayant roulé sur les CP (chemins de fer de Provence), mais aussi suisse entre autres. Une seconde locomotive no. E327 ayant circulé sur le réseau breton est en cours de restauration (chaudière).

Une vidéo sur cet article
est disponible sur le site
de l'Alaf

<http://alaf.be/videos.html>



La E211 au terminus du parcours à Annot

Comme je sais que la personne qui me lit est curieuse de savoir comment l'équipe prépare la loco, pour cet article, vous avez de la chance car j'ai pu participer aux préparatifs comme si j'avais toujours été membre de l'association : quel magnifique accueil ! Arrivé le samedi vers 8h du matin, on commence par un nettoyage des grilles du foyer : la façon la plus

rapide (mais la moins saine à mon avis) est de rentrer dans le foyer et de retirer les barreaux retenant les cendres un par un pour tout nettoyer. Pas besoin de faire un dessin pour décrire la poussière de cendre régnant dans le foyer. Un éclairage d'appoint est indispensable. Inutile aussi de stipuler que seules les personnes d'un gabarit réduit y ont accès, contrairement aux grands buveurs de bière que nous sommes (comment ça ?). L'opération réalisée, on devrait obtenir un résultat comme ceci :



Sur les deux photos (au dessus), les grilles sont dégagées de toutes cendres ou mâchefer et les barreaux sont tous en places. La voûte séparant le foyer en deux a été coulée dans un coffrage sur place (usure normale). On voit les tubes à fumée, au nombre de 224, qu'il va falloir souffler vers la boîte à fumée, lors de l'étape suivante, à l'aide d'un compresseur. Au-dessus du foyer, on aperçoit les 2 fusibles qui sont susceptibles de fondre et de libérer l'eau dans le foyer si le niveau est insuffisant dans la chaudière afin de la préserver car cela lui serait fatal.



De la suie sort de la boîte à fumée lors du soufflage des 224 tubes.

Commence alors le nettoyage de la carrosserie (chiffon + huile de bras), des embiellages et des roues (ces deux derniers sont réalisés au pinceau trempé dans du mazout).



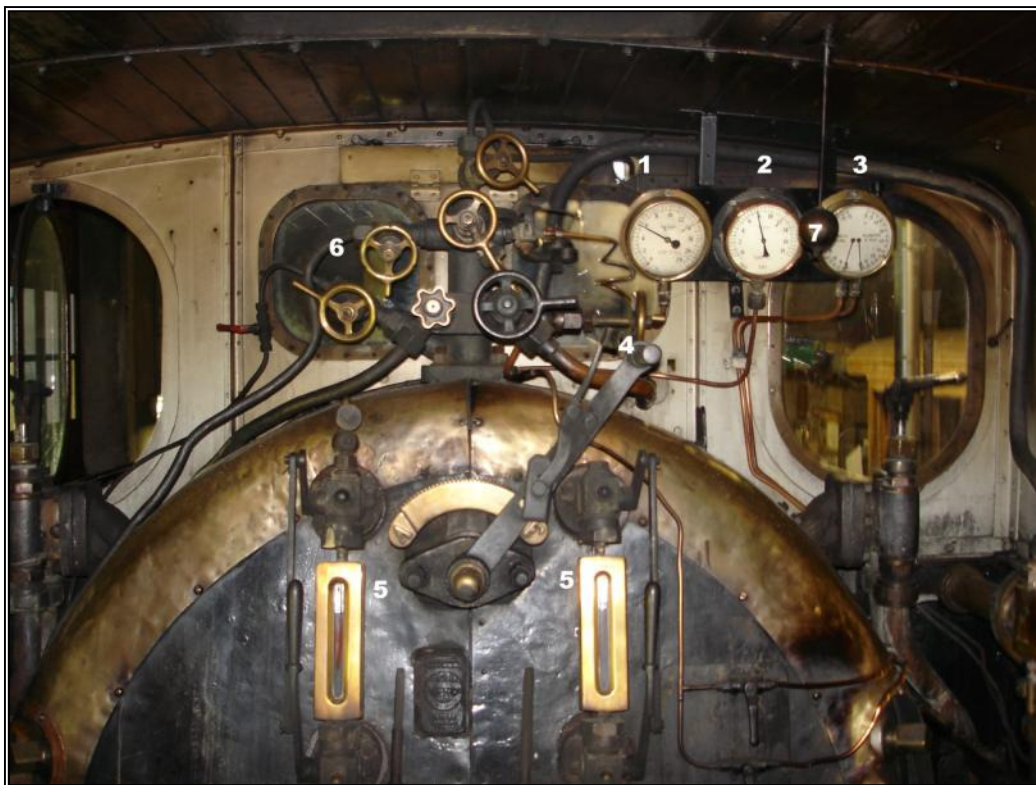
Nettoyage des roues et des cuves d'eau. L'espèce de plateau porte pizza déposé à l'avant est en fait le couvercle de la cheminée.

Il est déjà 16h (le temps passe vite) et c'est l'heure de la mise à feu. Un feu progressif pour ménager les dilatations de la chaudière est indispensable. C'est pour cela que l'équipe s'y prend la veille. On brûle uniquement du bois (faut pas chercher loin : c'est du pin !) Avant de laisser dormir la machine pour passer la nuit, on lui propose quand même une vieille traverse en chêne qu'elle déguste avec appétit. Il est hors de question de laisser Madame à la porte pour la nuit : un petit locotracteur la pousse à l'intérieur de la remise où elle fera un gros dodo.



Pour les curieux : (photo page suivante)

- 1 = manomètre de pression chaudière (ici 5.5 bar et 14 bar max).*
- 2 = manomètre de pression des cylindres.*
- 3 = manomètre de pression des freins.*
- 4 = régulateur (vanne d'admission de la vapeur dans les cylindres) en position F comme Fechado (en portugais, hé oui, Madame est portugaise de père Allemand), A comme Abrir (ouvert).*
- 5 = niveau d'eau chaudière.*
- 6 = vannes auxiliaires avec, entre autres, vanne de purge des cylindres pendant la phase de démarrage à froid, vanne d'envoi de la HP directement vers les cylindres BP (démarrage de convoi lourd), souffleur (activation du tirage du foyer).*



Dimanche 6h, réveil de Madame. Hé oui, le départ est prévu à 11h15. Après une nuit calme, la pression est à 2 bars. Il reste 11 bars à prendre.

Le mécano (personne qui conduira la loco) huile sa machine. Il commence par l'essieu arrière avant que les fuites des purges des injecteurs ne l'empêchent de travailler. Le travail dure une grosse heure.



Ensuite, le loco tracteur sort Madame pour qu'elle fasse l'opération dite d'extraction. Pendant 5 longues minutes, le mécano ouvre une vanne de purge des boues d'eau de chaudière. Après cette opération, Madame a soif.



Extraction contrôlée par le mécano agissant sur une vanne cachée au centre de la machine.



La machine sort de la remise par ses propres moyens : purgeurs ouverts pour évacuer la vapeur condensée hors des cylindres, sans quoi bonjour la casse.

Le chauffeur attise son feu grâce au souffleur : remarquez le tirage important par la cheminée.



La pression monte progressivement durant la demi-heure qui précède le départ. 13 bars (pression maximale souhaitée) sont atteints au moment tant attendu. L'autorail AMP 800 nouvelle génération des CP marque son arrêt puis dépasse notre train. Nous attendons une dépêche du chef de gare signalant l'autorisation de parcourir le tronçon jusqu'à la gare suivante (Entrevaux) quand l'autorail aura libéré la voie. Arrêt 14 km plus loin (Saint Benoît), le mécano vérifie l'absence d'échauffement dans les embiellages avant d'entamer le dernier tronçon. La pression est retombée suite au parcours accidenté. Mais les 6 derniers kilomètres comportent des rampes de 30 pour mille. La pression doit donc remonter à 13 bars avant d'ouvrir le régulateur. La locomotive va devoir donner tout ce qu'elle a...

Pour maintenir la pression, on enfourne le charbon. Le mécano ouvre la porte pendant que le chauffeur charge le foyer. Entre chaque coup de pelle, la porte est refermée, la paroi du foyer se refroidissant très vite.

La pression frôle les 13 bars, en attendant le montage du tachymètre (lecture des km/h), le mécano utilise un GPS. On peut lire une vitesse de 24 km/h. Mais le dandinement de la machine et l'activité qui règne dans la cabine donne l'impression de rouler bien plus vite. Un tunnel se pointe au loin.





Le régulateur est ouvert en grand (coté A). On aperçoit le futur tachymètre sur la gauche. Nous atteindrons une vitesse de pointe de 35 km/h avec 5 voitures et un fourgon dans une rampe similaire à notre chère côte d'Ans, c'est impressionnant. Arrivé au terminus (Annot), la pression a chuté à 6 bars. La machine a tout donné : elle a besoin de se reposer. Après le repas de l'équipe, il est temps de préparer le train pour le retour.

Le fourgon qui contient l'eau de réserve ainsi que l'alimentation électrique pour l'éclairage doit être placé derrière la machine. Celle-ci doit être virée sur le pont tournant pour être remise en tête du train. Comme il n'y a qu'une voie d'évitement disponible, l'équipe doit pousser le fourgon devant la machine.

La machine est virée sur ce PT manuel.

Retour sur le train avec le fourgon derrière la machine. La suite du voyage consiste à redescendre toute la pente jusqu'au point de départ : Puget-Théniers.

Je remercie spécialement toute l'équipe du GECP pour son excellent accueil.

Ce train touristique mérite le détour. Il se situe à 1 heure de Nice et à 1h30 de Digne-les-Bains dans un décor provençal et montagneux.

Les membres, dont certains viennent de Marseille (250 km) pour passer le week-end, n'hésiteront pas à partager leur passion avec vous.

Site internet :

<http://gecp.asso.fr/>

Texte & Photo : Grégoire
Fontaine



Remerciement :

Je voudrais remercier tous les membres volontaires et sympathisants bénévoles à plusieurs égards.

D'une part, pour le nettoyage du local qui a connu cette année un engouement jamais atteint malgré l'ingratitude des tâches à accomplir ; il y a enfin une prise de conscience de la nécessité de nettoyer à fond les installations au moins deux fois par an.

D'autre part, je salue également la participation volontaire de membres et de sympathisants aux différentes activités que requiert l'exposition.

Cette année, nous avons été confrontés à un problème particulier de parking lié à un match de football. J'ai été particulièrement content de voir plusieurs membres se porter volontaires pour prendre en main le problème de parking et y apporter la solution adéquate malgré les conditions climatiques déplorable.

Je remercie chacun d'entre vous, membres et non-membres pour votre esprit participatif dans tous les secteurs d'activités, ce qui a fait que l'expo 2013 a été une réussite dans toutes ses composantes.



Le Président

Nouvelles du local :

Une de nos préoccupations est celle de votre bien-être dans notre local. Nous y veillons. En examinant les factures de consommation d'énergie, nous avons constaté un petit problème. Celui-ci était notamment dû au déclenchement anormal du thermostat de la chaufferie situé dans ce local extérieur. L'examen de la situation nous a amené à décider de complètement isoler ce local chauffage et d'en faire un endroit de rangement approprié. Le comité remercie Alphonse et Pompon d'avoir pendant plusieurs jours mené à bien ce travail et ainsi d'avoir solutionné ce problème de chauffage. Par la même occasion, et compte tenu de la période de froid qui s'annonce, dans un souci d'économie, veillons bien à ne pas laisser les portes ouvertes.

Le Comité

SPECIALISTE LIEGEOIS DU MODELISME
TOUTES MARQUES TOUTES ECHELLES

HOBBY 2000
MODELISME

FERROVIAIRE SUR PLUS DE 1000 m²

TOUT POUR LE DECOR, VEHICULES HO

VISITEZ NOTRE SITE INTERNET www.hobby2000.be

QUAI DE LA BOVERIE 78 4020 LIEGE TEL : 04/341.29.87 FAX : 04/343.66.03



| | |
|---|---|
| Project Management Consulting | wtab consult within time&budget |
| Karin Wouters Senior Project Manager | Mobile : +32 496 86 66 18 Fax : +32 10 300 76 karin.wouters@wtab.be |
| <small>Rue Nicolas 8 B-1341 Géroix (Ottignies-Louvain-la-Neuve) Belgium</small> | |

Calendrier des projections

Le mercredi 8 janvier 2014 : Le grand film : "Au pays de la sidérurgie liégeoise, le transport de fonte tel qu'il était au pays de liège", CD prêté par J-Cl Menchior et, ensuite un deuxième petit film (8 minutes) : "Le train à vapeur des pignes" qui complète l'article de Grégoire Fontaine présenté dans cette revue (page 14).

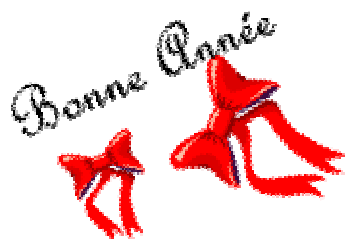
Le mercredi 5 février 2014 : 2 documentaires, en premier, la technique du rail soudé dans les chemins de fer, ensuite pour finir la soirée, le dépôt de Chambéry, films prêtés par André Jamin

Le mercredi 5 mars 2014 : Jean-Pierre Dufays nous présente la gare de Liège-Guillemins juste avant sa démolition.

Le mercredi 12 mars 2014 : *L'Assemblée Générale Ordinaire aura lieu en nos locaux à 20 h 00 précises. (Voir la convocation page 4)*

Le mercredi 9 avril 2014 : Nous allons découvrir, grâce au film d'Albert Collin, le chemin de fer à voie métrique qui roule actuellement au cœur de l'Allemagne.

Le programme qui vous est présenté est toujours susceptible d'être modifié. Merci de votre compréhension en cas de changement.



Le Point du JOUR

Librairie-Papeterie-Lotto

Service photocopie :

-noir/blanc/couleur numérique

-plastification

-reliure spirale

Rue de la Station, 68

4430 ANS Site : <http://www.lepointdujour.be>

Tel.04/246.13.97 e-mail : liblepointdujour@skynet.be

